

1708: Spanischer Erbfolgekrieg in der Emsmündung - von Brantwinskoppen, Konvoiern, Kaper- und Beuteschiffen sowie einer stillen Abschiebung

Stettner, Heinrich

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Stettner, H. (2004). 1708: Spanischer Erbfolgekrieg in der Emsmündung - von Brantwinskoppen, Konvoiern, Kaper- und Beuteschiffen sowie einer stillen Abschiebung. *Deutsches Schiffsarchiv*, 27, 35-48. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55789-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

► HEINRICH STETTNER

1708: Spanischer Erbfolgekrieg in der Emsmündung

Von Brantwinskoppen, Konvoiern, Kaper- und Beuteschiffen sowie einer stillen
Abschiebung

Brantwinskoppen

Dem niederdeutsch-küstennahen »Brantwinskop« – auch »Brantwienkopp« buchstabiert und diminutiv in gleichfalls wechselnder Schreibweise beinahe zärtlich oft als »Brantwinskopje« bezeichnet – kam einst nicht nur in Ostfriesland bisweilen ein Hauch von sakraler Bedeutung zu. Das lag weniger daran, daß Brantwinskoppen hochdeutsch auch wohl mal »Taufschalen« genannt wurden, und daß es Indizien für entsprechende lokale kirchliche Nutzungen gibt.¹ Eher lag es wohl an der Tatsache, daß solche Gefäße seit dem Ausgang des 16. Jahrhunderts in vielen und zunehmend in bäuerlichen Sippen zu Gegenständen nur außergewöhnlichen Trinkgebrauches an familiären Fest- und Feiertagen (zumal Hochzeiten und Kindstauen) aufrückten. Das galt besonders für die silbernen Kopjes der wohlhabenden Sippen; weniger begüterte Familien begnügten sich mit zinnernen. Daraus getrunken – meist gelöffelt – wurde häufig »Bohnenzopp« (auch »-sopp«), süßer Schnaps mit vorher eingelegten Rosinen, aber auch anderes Alkoholisches.

Brantwinskoppen sind *Trinkschalen* und stehen somit in einer bis weit in die Antike zurückreichenden gebrauch-, zivilisations- und kunstgeschichtlichen Tradition, für die sich weltweit sehr unterschiedliche Belege finden²; als eine ihrer jüngsten Ausformungen kann die heute anstelle des bechergleichen Champagnerglases gern benutzte »Sektschale« angesehen werden. Der Brantwinskop indes ist eine Jahrhunderte ältere Ausformung, welche wohl im Lauf der Zeiten aus dem ursprünglichen und einfachen Holznapf in Metall übertragen und mit Standfuß sowie Doppelhenkel versehen wurde. Hauptsächlich verbreitet war diese Art von Gefäß bis weit ins 19. Jahrhundert hinein an der südlichen, auch südöstlichen Nordseeküste. Zumal in seiner silbernen Substanz erlangte der Brantwinskop gerade in den Niederlanden und in Ostfriesland regionaltypische Bedeutung und wurde zum Statussymbol. Die frühen Exemplare aus dem 16./17. Jahrhundert waren rund, dann acht- oder sechskantig; spätere Exemplare wurden überwiegend oval gefertigt. In den Niederlanden, wo das Gros der meist üppig ornamentierten »Brandewijnskommen«³ in der Provinz Friesland entstand (und wo die darin herumgereichten Schnaps-Rosinen eher »Boerenjongens« = Bauernjungs heißen), waren die seitlichen, flachen, gegossenen Henkel in der Regel horizontal angelötet. Im deutschen Ostfriesland hingegen bevorzugte man vertikale Griffe mit dem Aussehen von Seepferdchen und versah die eigentliche Trinkschale wie deren Fuß jeweils gern mit acht simplen, getriebenen Buckeln. Ob nun Brantwinskop oder Brandewijnskom – alte Stücke (inzwischen gibt es modern nachgemachte) sind heutzutage von Kennern überaus begehrte und teure Antiquitäten, von welchen Erbgütern sich eingesessene Familien sehr schwer und nur in der Not trennen.



Abb. 1



Abb. 2

Doch was soll vorstehende Beschreibung mit ihren Details im wissenschaftlichen Jahrbuch eines Schiffahrtsmuseums? Die Antwort fällt nicht schwer:

Auf einem silbernen ostfriesischen Brantwinskop – kein »Kopje«, denn er hat die ungewöhnlichen, respektablen Maße von ca. 30 cm Länge (inkl. Henkel) und ca. 13 cm Höhe⁴ – findet sich ein deutsch-französisches Seegefecht in der Emsmündung von 1708 mittels zeitgenössischer Bild- und Textgravur relativ präzise dokumentiert. Es gibt nicht sehr viele illustrierte Zeugnisse von Seegefechten mit deutscher Beteiligung noch aus der Zeit des Alten Reiches, also von vor August 1806, zumal das Reich faktisch keine, seine Küstenterritorien (die Hansestädte kaum ausgenommen) nur vergleichsweise geringe Flotten unterhielten. Eine silbergravierte, in Schrift und Bild nahezu »vor Ort« entstandene deutsche Seegefechts-Dokumentation aus dem ersten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts darf daher wohl als schiffahrtshistorische Rarität gewertet und soll unten näher erläutert werden.



Abb. 3

Vorhergehen aber sollen einige Hinweise auf Herkunft, Aussehen, Repräsentativ-Nutzung und Verbleib des zuletzt genannten Brantwinskops:

- Gemäß Meisterzeichen nebst Beschaumarkierung wurde er von dem Emden Gold- und Silberschmied Andreas Wychers (d.J.) angefertigt, von dem man weiß, daß er 1687 dort Meister geworden, später mehrfach Olderman, auch Offizier im städtischen Schützenkorps sowie Bauherr gewesen ist und 1711 noch einen Lehrjungen ausgebildet hat.⁵
- Bei seinem 1708er großen Brantwinskop hat besagter Meister auf die für Ostfriesland typischen, ausgetriebenen Buckelungen verzichtet; im oberen Teil vermutlich, um besser gravieren zu können, im Fuß wahrscheinlich aus damit bedingten ästhetischen Gründen. Auch bei den zwei Griffen hat Wychers nicht die üblichen Formen gewählt, sondern anstelle der vertikal-stilisierten Seepferdchen schwungvolle, indes formverwandte Ranken angebracht. – Die Abb. 1-3 belegen dies, wobei den entsprechenden Fotos zwecks besseren Erkennens und zum Vergleich zunächst ein dunkler, dann ein heller Hintergrund gegeben wurde.
- Die gravierten Texte lassen erkennen, daß der Brantwinskop eine Art Auszeichnung bzw. Dankgeschenk für einen der beiden im Gefecht obsiegenden Emden Konvoierkapitäne war. Und der spätere familiäre Verbleib des Kops läßt auf den Kapitän Peter Hermans van Bingum (Bingum ist ein linksemsisch-rheiderländisches Dorf oberhalb des Flußeinlaufes in den Dollart) schließen.⁶ Qua Erbgang gelangte das kostbare Stück in die Niederlande, wo es dann bis heute als Dauerleihgabe des Fries Museum Leeuwarden seine Bleibe in der Silverkamer des Fries Scheepvaart Museum Sneek⁷ erhielt (beide genannten Städte gehören zur niederländischen Provinz Friesland). Eine entsprechende Dotation ging seinerzeit auch an den anderen beteiligten Emden Konvoierkapitän, den ebenfalls in der Inschrift genannten Roelf Frerichs Kivyt (Kivit). Dieses zweite, wohl sehr ähnliche Exemplar eines Brantwinskops war 1828 noch im Besitz einer Emden Familie, wurde auch für die lokale »Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer« gezeichnet, gilt nun aber als verschollen.⁸ – Wer die Geber waren, ist in niederländischer, damals zu Emden oft gebrauchter Sprache einer der beiden Inschriften des Sneeker Brantwinskops zu entnehmen: *Zij dien't Convoy bewint is op*

Gedragen = die Leiter, Befehlshaber des Konvoi-, also des Schiffsbegleitschutz-Dienstes. Ob es sich bei ihnen um Beamtete oder um Privatpersonen in öffentlicher Funktion handelte⁹, ist schwerlich zu bestimmen. (Im stadtemdischen Diarium = Tagebuch vom Sommer 1708 findet sich nichts zum Seegefecht in der Emsmündung und dessen Folgen.)

Mephistos Dreieinigkei und das Seerecht

Bevor nun das eigentliche Geschehen von 1708 in der Emsmündung näher betrachtet wird, sei noch ein kleiner literaturgeschichtlicher Exkurs gestattet, der auch ins alte Seerecht führt. Er betrifft zunächst Goethe, dessen »Faust II« und Mephistopheles. Vom Unternehmer und Reeder Faust mit zwei Schiffen zum maritimen Handel ausgesandt, kehrt Mephisto a.a.O. im 5. Akt als Admiral einer erfolgreichen Seeräuberflotte von 20 Schiffen und mit dem oft zitierten Fazit zurück:

... Ich müßte keine Schifffahrt kennen:
Krieg, Handel und Piraterie,
Dreieinig sind sie, nicht zu trennen.

Wobei es aber doch Unterschiede gibt. Piraten betreiben privaten Seeraub ohne Rechtstitel und werden, so man sie denn fängt, als Kriminelle gerichtet. Kaper hingegen, obwohl auch Privatleute, betrieben sozusagen »öffentlich-rechtlichen« Seeraub im Auftrag irgendeiner kriegführenden Obrigkeit; sie waren mit amtlichen Kaperbriefen (Aufträgen, zumindest Ermächtigungen) versehen, welche sie zu Kombattanten = Mit-Kriegführenden machten, und sie blieben in der Regel straflos, wenn sich ihr Angriff auf Schiffe des Kriegsgegners beschränkte. Private Beute oder Beuteteilung mit der eigenen Obrigkeit bestimmten jedoch das Ziel; im Seemanns-Englisch sprach man von »Privateers«. Mephistos Verbindung von Krieg, Handel und Piraterie dürfte mithin auch beim 1708er Emsmündungs-Seegefecht im Spiel gewesen sein. Die dabei gefangenen Raubschiffer führten ordentliche französische Kaperbriefe und Schiffsdokumente (damaliges Emden Amts-Niederländisch: *Commissie en papieren*) mit sich. König von Frankreich aber war Louis XIV., der »Sonnenkönig«, dessen Potential man in Emden zu bedenken hatte ...

Damit ist die »politische Großwetterlage« jener Zeit angesprochen, ohne welche das genannte Seegefecht nicht recht zu verstehen ist:

Der Spanische Erbfolgekrieg

Im Jahre 1700 war mit Karl II. der letzte Habsburger auf dem spanischen Thron kinderlos verstorben. Erbansprüche auf diesen Thron machte Schwager Louis XIV. für seinen Enkel Philipp ebenso geltend wie Schwager Leopold I., römisch-deutscher Kaiser aus der österreichischen Linie des Hauses Habsburg, für seinen Sohn Karl (den späteren Kaiser Karl VI., Vater der Kaiserin Maria-Theresia). Auch andere europäische Mächte sahen ihre territorialen, Sicherheits- und andere Interessen berührt, stellten Forderungen und griffen ein. Das »europäische Gleichgewicht« geriet ins Wanken – der erste neuzeitliche Krieg von europäischen, durch die Kolonien gar darüber hinausgehenden Dimensionen begann 1701. Man nannte ihn später den Spanischen Erbfolgekrieg. Die ihn beendenden Friedensschlüsse von Utrecht, Rastatt und Baden im Aargau 1713/14 regelten dann keineswegs allein die spanische Erbfolge, sondern veränderten auch die politische Landkarte in Europa und Übersee erheblich. Zuvor aber wurde in Allianzen gekämpft. Frankreich mit den deutschen Kurfürstentümern Bayern und Köln standen auf der einen, Österreich (mit dem Kaiser als deutschem Staatsoberhaupt), Kurbrandenburg-Preußen, Eng-

land (ab 1707 Großbritannien), die nördlichen, republikanisch-souveränen Niederlande, verspätet auch Portugal und Savoyen auf der anderen Seite. In Süd-, West- und Mitteleuropa gab es etliche Kriegsschauplätze. Namen großer Feldherren erinnern daran: Prinz Eugen von Savoyen (als kaiserlicher Heerführer); John Churchill, Duke of Marlborough; Duc de Villars; Duc de Vendôme.

Das Fürstentum Ostfriesland mit seiner Hafenstadt Emden gehörte zum Deutschen Reich, dessen Kaiser – 1708 war es nun Joseph I. – mit den souveränen Niederlanden verbündet war. Und so geriet sogar die Emsmündung zum Schauplatz des Spanischen Erbfolgekrieges, als im genannten Jahr französische Kaperschiffe vor den ostfriesischen und nordniederländischen Küsten erschienen und Beute machten. Sehr überrascht war man allerdings dort nicht – Kapereien und Seeraub in diesen Gewässern hatte es in Zeiten anderer kriegerischer Auseinandersetzungen schon lange vor dem Spanischen Erbfolgekrieg gegeben und sich auch in dessen bisherigem Verlauf angekündigt.

Kaperkrieg in der Emsmündung – beteiligte Schiffe

Für das, was sich am 24. Juni 1708 in der Emsmündung abspielte, sind die Gravuren des o.a. Sneeker Brantwinskops wichtige Primärquellen (indes nicht die einzigen). Bei diesen Gravuren handelt es sich um zwei Texte in niederländischer Sprache und um eine Ansicht. Der längere der beiden Texte – vgl. Abb. 2 – ist ein anonymes Reimgedicht¹⁰, das sich in Prosa und erklärend ergänzt etwa so übersetzen läßt: »Zwei Watt-Konvoier = in den Watt-Küstengewässern eingesetzte Begleit- und Wachtschiffe, die ausgerüstet wurden, um Emdens Kauffahrt zu befreien, eroberten vor (der WSW Borkum gelegenen Insel) Rottum von zwei für Raub und Kapereien bemannten Schiffen das größere nebst dessen Beute und drei bereits gekaperten Schmacken = Küstenseglern (vgl. Abb. 7). Das kleinere der beiden Raubschiffe wurde genommen (*lief von selbst ins Netz*), als es zu entkommen versuchte. Die Befehlshaber des Konvoidienstes schenkten jedem der beiden Konvoierkapitäne zur Erinnerung an deren Tat einen silbernen (Brantwins-)Kop.« Der kürzere der beiden Texte, graviert über der Darstellung des Gefechts, ist zu übersetzen: »Das französische Kaperschiff LA GRACIEUSE = »Die Anmutige« (wird) durch die Kapitäne R.F. Kivyt und P.H. van Bingham am 24. Juni 1708 erobert.«

Um die Gravur des Gefechts – vgl. Abb. 1 und 3 – besser erkennbar zu machen, ist sie in Abb. 4 noch einmal als gezeichnete Kopie¹¹ reproduziert. Der in der Takelage bereits briggähnliche¹² Zweimast-Rahsegler mit zerschossenem Großmast (und mit Spiegelheck?) dürfte als die GRACIEUSE anzusprechen sein. Zwei rundgebaut-völlige Schiffe, welche die GRACIEUSE angriffsweise in die Mitte nehmen, führen stehende Gaffelsegel, eines von ihnen auch Seitenschwerter¹³; es



Abb. 4



Abb. 5

sollen wohl die Emden Konvoier sein. Unter den kleineren Zwei- bzw. Anderthalbmastern mit Seitenschwertern rechts im Bild sind vermutlich die zuvor gekaperten und nun befreiten drei Schacken zu suchen. Das ferne Schiff links im Bild, aber auch dasjenige am rechten Bildrand könnten den zweiten, kleineren der beiden »Privateers« auf erfolgloser Flucht darstellen. Wie weit freilich die gravierte Gefechtszene und der hier unternommene Versuch einer Art kleiner Schiffstypologie mit dem wirklichen Aussehen der damals beteiligten Segler im Einklang stehen, bleibt sehr unsicher und muß daher offengelassen werden ... Etliche Schiffsflaggen lassen sich ausmachen, sind in der Zeichnung aber zu wenig präzise, als daß der Verfasser sich an Spekulationen zur näheren Bestimmung beteiligen möchte. Im Hintergrund ist Land sichtbar. Links läßt sich die Insel Rottum annehmen, denn – wie auch gezeigt – standen in der Tat dort (auf niederländischem Staatsgebiet) zwei große Emden Kapen = feste Seezeichen; in Deckpeilung gebracht, wiesen sie seewärts zur ersten Ansteuerungstonne im Mündungsarm Westerems für die Fahrt auf dem Strom.¹⁴ Mit dem Land rechts im Hintergrund müßte dann die deutsch-ostfriesi-



Abb. 6

sche Insel Borkum gemeint sein, wo ebenfalls große Emders Seezeichen (Kirchturm eingeschlossen) auch für das Fahrwasser im einst schiffbaren Mündungsarm Osterems plaziert waren.¹⁵

Drei weitere hier beigegebene Abbildungen könnten geeignet sein, die auf dem Sneeker Brantwinskop gravierte Darstellung des Emsmündungs-Seegefechts vom Sommer 1708 zu ergänzen und somit die damaligen Ereignisse transparenter zu machen. Die Vorlagen zu diesen drei Bildern entstanden nicht zeitgleich mit der Gravur, aber doch innerhalb eines Rahmens von etwa 50 Jahren davor bis 40 Jahren danach in einer Zeit, als Schifffahrt nebst Seekartographie eine beträchtlich langsamere Entwicklung hatten als heutzutage.

Dem Jahr 1708 zeitlich am nächsten steht der in Abb. 5 wiedergegebene Ausschnitt der von Vlieland bis Hamburg und Eiderstedt reichenden, qualitätvollen Seekarte Mathurin Guitets.¹⁶ Letzterer war niederländischer Marinekapitän und fertigte ca. 1708-1710 für das Admiralitätskollegium von Friesland in Harlingen seine Entwürfe, wonach die Karte zunächst als Einzelblatt noch 1710 in Amsterdam erschien. Der Ausschnitt läßt das Emsästuar damaligen Zustandes mit

Rottum, Westerems, Borkum, Osterems, Delfzijl und Emden klar erkennen und projiziert auch die vorerwähnten Deckpeil-Geraden von den Rottumer und Borkumer Landmarken zu schwimmenden Tonnen-Seezeichen im äußeren Fahrwasser der beiden Strommündungsarme.

Vom Jahr 1708 zeitlich am weitesten entfernt ist die Vorlage für den in Abb. 6 präsentierten, bestückten Zweimaster mit Galion, hohem Ornamentspiegel, ungewöhnlicher Besegelung und Beiboot auf kabbeliger See vor Küstenstadt am Horizont. Diese Ansicht zeichnete und radierte Reinier Nooms aus Amsterdam, der von etwa 1623 bis 1664 lebte, sich auch »Zeeman« nannte und möglicherweise befahren, sicher aber in puncto Schifffahrt kenntnisreich war. Wann das Bild – hier nur ein Ausschnitt – entstand, ist ebenso zweifelhaft wie das Erscheinungsdatum des Sammelwerkes¹⁷, zu dem es gehört. Angesichts der Lebensdaten des Künstlers und seiner Verleger¹⁸ wird man die Mitte des 17. Jahrhunderts annehmen dürfen. Die gleichfalls radierte Bildunterschrift nennt den Segler ausdrücklich *uytlegger of Watte Convooyer* = »(vor der Küste) ausgelegtes Wacht- oder (wie schon erläutert) auf den Wattgewässern eingesetztes Begleitschutzschiff«. Das ist etwas Rares, denn eine entsprechende Bildbezeichnung ist nicht nur dem Verfasser bisher unbekannt geblieben, obwohl dergleichen bewaffnete Wasserfahrzeuge oft in alten Archivstücken genannt sind. Zu berücksichtigen ist hierbei freilich, daß Auslieger wie auch Konvoier nicht selten – zumal in kleineren Häfen und Küstenterritorien – Schiffe normalen Gebrauchs waren, die im Fall politischer Krisen oder kriegesischer Auseinandersetzungen nur umfunktioniert, bestückt und ausgesickt wurden. Für Emder Verhältnisse jedenfalls ist der Auslieger/Wattkonvoier aus Abb. 6 schon als recht groß anzusehen. Ob er einem der Konvoier ähnelt, die 1708 die GRACIEUSE in die Zange nahmen, bleibe dahingestellt.¹⁹

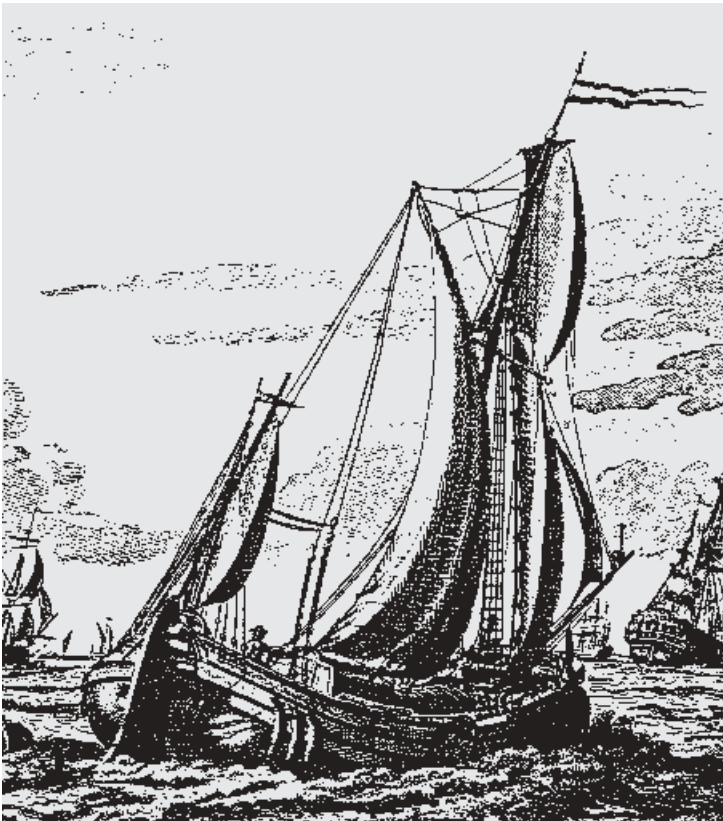


Abb. 7

Außer *Kaper Schip* und *Wat Convoyers* nennen die gravierten niederländischen Texte des Sneeker Brantwinkops noch als dritte Schiffsform die *Smakken* (Einzahl: Smak), welche im deutschen Sprachraum meist »Schmacken« (Einzahl: Schmack) heißen. Ähnlich klingende Bezeichnungen für unterschiedlichen Arten von Seglern gab es später auch anderswo. Hier aber interessieren nur diejenigen Schmacken, welche in den Niederlanden schon für das 15. Jahrhundert schriftlich erwähnt, danach dort in Anlehnung an niederländische Bauweisen ebenfalls an anderen Küsten West- und Nordeuropas weiterentwickelt worden sind. Ihre umfänglichste Nutzung für Handelszwecke (bisweilen gar als kleine Truppentransporter) und weiteste Verbreitung fanden die Schmacken im späteren 17., dem 18. und bis ins 19. Jahrhundert, um von Kuffen und Galioten abgelöst zu werden.²⁰ Das galt gerade auch für Ostfriesland und das untere Emsland. Der Abb. 7 liegt abermals das Bestreben zugrunde, dem Jahr 1708 ikonographisch möglichst nahe zu kommen. Die Wahl fiel daher auf eine Schmack, gezeichnet und (überwiegend) radiert durch Adolf van der Laan, welcher um oder vor 1690 geboren wurde und 1742 in Amsterdam starb. Ähnlich wie beim oben genannten Reinier Nooms gilt auch nun: Wann das Bild – hier wieder nur ein Ausschnitt – entstand, ist ebenso zweifelhaft wie das Erscheinungsdatum des Sammelwerkes²¹, zu dem es gehört. Angesichts der Lebensdaten des Künstlers und seines Erstverlegers²² wird man das zweite bis vierte Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts annehmen dürfen. Der gezeigte Frachtsegler eben niederländischen Schmacktyps läuft auf der ehemaligen Zuiderzee (mit Kurs auf Enkhuizen). Schmackspezifisch ist u.a. die über Achterschiff und Rundheck hoch aufgezoogene, nicht selten durch ein verziertes »Hakkebord« quer abgeschlossene Seitenverplankung mit dem »Hennegat« zwischen den Plankenenden, durch welches die Ruderpinne binnenbords fährt; diese Konstruktion bot etwas Schutz gegen achterlich überkommenes Wasser. Nicht minder schmacktypisch ist der weit achtern stehende, mit seinem Fuß konstruktiv oberhalb der Ruderpinne gelagerte, kleine Zweitmast für das Druil- oder Besansegel, welches infolge dieser Mastposition beträchtlich über das Heck ausgeriggt werden muß. Abb. 7 entsprechend oder so ähnlich, vielleicht kleiner, dürfte man sich die drei von den französischen Kapern 1708 in der Emsmündung als Beute genommenen, dann von den Emder Konvoiern wieder befreiten Schiffe vorstellen können.

Archivalisches

In der Ersten Registratur des Emder Stadtarchivs findet sich eine Möglichkeit, den Inhalt der gravierten Texte auf dem Sneeker Brantwinkop nicht nur in Teilen zu überprüfen, sondern ihn sogar zu ergänzen.²³ Gemeint ist die Reinschrift-Kopie einer längeren Note vom 21. Juli 1708, die Emdens Bürgermeister und Rat an das Regionalparlament der niederländischen Provinz Groningen jenseits der Ems richteten. Abb. 8 gibt in niederländischer Sprache und auszugsweise die Briefanschrift, die ersten inhaltlichen Passagen sowie die letzte Seite des Schreibens mit Datum, Schlußformel und Nennung der Zeichnenden wieder. Nach dem Emsmündungs-Seegefecht vom 24. Juni hatten die Emder ein Verhalten an den Tag gelegt, das den verbündeten Groningern sehr mißfallen und dort erheblichen Protest ausgelöst hatte. Die Emder Note vom 21. Juli sollte nun den grenzüberschreitenden Konflikt diplomatisch abbauen und eine Rechtfertigung bieten. Mit seiner Länge (elf Seiten in handschriftlicher Kopie) nebst Betonung nicht nur in Adresse und Schlußformel, man betrachte die edelmächtigen Herren zu Groningen wie sich selbst als *gute Freunde und Nachbarn*, bot der Emder Brief freilich auch Indizien für peinliches Berührtsein und schlechtes Gewissen.

Diesem detaillierten Emder Schreiben als einer zusätzlichen Primärquelle sind nachstehende Angaben mit erhellenden Bezügen zum Seegefecht in der Emsmündung entnommen:

– Im Geleitzug aus Amsterdam nach Emden gelangte Schiffer melden am 23. Juni 1708, daß in

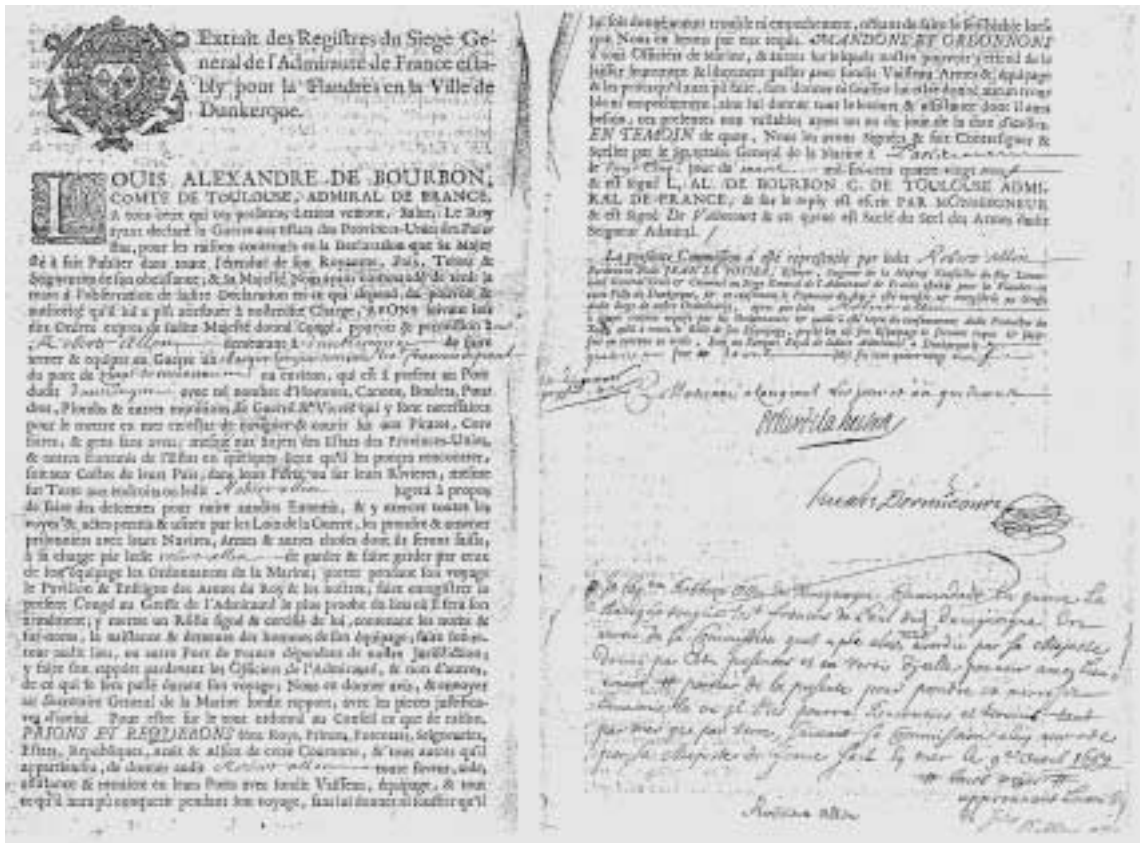


Abb. 9

Die Emden Note vom 21. Juli 1708 schließt damit, daß die Groninger Herren Gottes heiligem Schutz empfohlen werden und eine Gratulation zum kürzlichen großen Sieg der Alliierten übermitteln bekommen. Womit wir wieder beim Spanischen Erbfolgekrieg – diesmal zu Lande – wären, denn offenbar ist die von Prinz Eugen und Marlborough gegen Vendôme und den Herzog von Burgund gewonnene Schlacht von Oudenaarde am 11. Juli 1708 gemeint, welche mit der Einnahme des französisch-flandrischen Lille durch die Koalitionstruppen verbunden werden konnte.

Das Emsmündungs-Seegefecht vom Sommer 1708 bzw. einige seiner Begleit- und Folgeumstände sind auch in wenigen sonstigen Emden Archivalien berührt, ohne daß sich wesentlich anderes ergäbe, als vorstehend berichtet. Woher die Kaper kamen und wohin sie vom groningenschen Emsufer aus gelangten, bleibt ungeklärt; Dunkerque/Dünkirchen wäre naheliegend, aber an südwestlichere Ärmelkanalhäfen Frankreichs ist ebenfalls zu denken. Wie man die beiden silbernen Brantweinschalen für die siegreichen Konvoierkapitäne finanzierte, wird nicht recht deutlich.

Hatte das Gefecht Folgen für die deutsche Nordseeschifffahrt, gegebenenfalls welche? Zusätzliche Forschungen auch in auswärtigen deutschen, überdies in niederländischen und französischen Archiven könnten vielleicht helfen, diese und andere offene Fragen zu beantworten. Darauf wurde indes verzichtet, zumal das Rencontre im großen Spanischen Erbfolgekrieg wie in der vielfältigen Schifffahrtsgeschichte der Emsmündung nur einer Randerscheinung gleichkommt.

Abschließendes

Etwas mehr Licht als bisher auf ein selbst »vor Ort« weitgehend unbekannt gebliebenes, deutsch-französisches Seegefecht des frühen 18. Jahrhunderts zu werfen, erschien einen Versuch wert. Daß das kriegerische Treffen außer auf Archivpapier auf einem zeitgenössischen Erzeugnis des Kunsthandwerks, einem repräsentativen Gebrauchs- und Brauchtumsgegenstand dokumentiert ist, erhöhte den Reiz solchen Versuches in unserer »ahistorisch« orientierten Zeit.

Anmerkungen:

- 1 Hierzu H. Stierling: Der Silberschmuck der Nordseeküste. 1. Bd. Neumünster 1935, S. 247ff. (Abschnitt »Brantweinskummen oder Taufschalen«).
- 2 Siehe u.a. C. Hernmarck: Die Kunst der europäischen Gold- und Silberschmiede von 1450-1830. München 1978, S. 70ff. (3. Teil »Weltliches Silber«, Abschnitt »Trink- und Schenkgefäße«).
- 3 Die Sprachverwandschaft zwischen der niederländischen »(Brandewijns-)kom« und der norddeutschen »Kumm« oder »Kumme« = Schüssel, Napf ist offensichtlich. Der niederdeutsche »(Brantwins-)kop« dürfte die niederländische »Kop« = Tasse, Schale qua Entlehnung zum Vorbild haben.
- 4 Lt. Exponatbeschreibung durch das Fries Scheepvaart Museum Sneek (NL) zu Objekt-Nr. Z-022, Inventar-Nr. 1944-22.
- 5 W. Scheffler: Goldschmiede Niedersachsens. Daten – Werke – Zeichen. 1. Halbbd. Berlin 1965, Nr. 125, S. 324.
- 6 Gemäß Schreiben eines Nachkommens des Kapitäns Van Bingum, Paster G.U. van Borssum Waalkes, vom 23. Juni 1893, publiziert in sog. Emden Jahrbuch, 11. Bd., Emden 1895, S. 440ff.
- 7 Vgl. Anm. 4.
- 8 So eine redaktionelle Ergänzung des in Anm. 6 genannten Schreibens im Emden Jahrbuch, S. 442f. Die Verschollenheit des Kivyt'schen Brantwinskops bestätigt noch J.C. Stracke: Französische Kaper auf den friesischen Watten um 1708. In: Ostfriesland (Zeitschr.), Heft 1, 1973, S. 21ff.
- 9 Von *Interessenten der Konvoifahrt* sprechen Stracke (wie Anm. 8) und ihm folgend K.-H. Wiechers: ... und fuhren weit übers Meer. Zur Geschichte der ostfriesischen Segelschiffahrt. Bd. II: Häfen der Ems. Norden 1988, S. 44 (ob. Bildunterschrift). – Dem Letztgenannten dankt der Verf. für Hinweise auf regionale Literaturquellen zum Thema.
- 10 Wörtlich in mit dem Originaltext nicht ganz übereinstimmender Form wiedergegeben bei Stracke (wie Anm. 8).
- 11 Nach Stracke (wie Anm. 8) und Wiechers (wie Anm. 9).
- 12 Briggen, auch Briggs, kamen erst später im 18. Jahrhundert auf.
- 13 Seitlich absenkbare, gerundete Brettkonstruktionen gegen Abdrift, in Europa ikonographisch erstmals in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts nachweisbar.
- 14 Zur Geschichte der Emden Kapen auf Rottum siehe Heinrich Stettner: Der Armadazug von 1588. Zur Erinnerung an einen Seekrieg um England – und an einen Seezeichenkonflikt in der Emsmündung. In: DSA 10, 1987, S. 153ff., hier S. 169ff.
- 15 Obige topographische Interpretation geht konform mit derjenigen, die sich bereits in der in Anm. 8/6 genannten redaktionellen Ergänzung zu einem niederländischen Beitrag im Emden Jahrbuch von 1895 findet.
- 16 Nach A. Lang: Seekarten der südlichen Nord- und Ostsee. Ihre Entwicklung von den Anfängen bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. In: Ergänzungsheft zur Deutschen Hydrographischen Zeitschrift, Reihe B (40), Nr. 10, Hamburg 1968, Tafel VI (mit ergänzenden Texten S. 44f. und 101).
- 17 Verscheyde Schepen en Gesichten van Amstelredam, Naer t leven en opt Cooper gebracht, door Reinier Nooms, alyas Zeeman. In 3 Teilen. Amsterdam o.J.
- 18 C. Danckerts, 1603-56 (nachweislich tätig ab 1630); C. de Jonghe (nachweislich tätig 1649-79).
- 19 Zum Thema Konvoier/Auslieger sei ein kleiner Exkurs erlaubt:
Konvoien dienst, Routensicherung, Seetransportlizenzen, Kaperfahrten, Lotsenwesen, Seezeichen, staatlicher Schiffbau nebst entsprechenden Reparaturen, Marinepersonal- wie Disziplinarangelegenheiten und dergleichen waren einst übliche Zuständigkeiten von »Admiralitäten«, wie die mit Schifffahrt befaßten Kollegiatsbehörden genannt wurden; dem Begriff liegt ein Lehnwort aus dem Arabischen zugrunde. Heutige Admiralitäten sind also nur bedingt mit den alten zu vergleichen. Im Dienste der kleinen Stadt Emden hatte es am Ende des 16. Jahrhunderts sehr kurzzeitig »Admirale« gegeben; 1708 gab es Konvoien dienst-Beauftragte, ansonsten kommandierten und administrierten hier (oft genug gegen den fürstlichen Landesherrn) »Bürgermeister und Rat« mehr oder minder direkt. Anders war das z.B. in Hamburg, wo bereits 1623 ein Admiralitätskollegium eingesetzt wurde, welches dann die o.a. Kompetenzen zum Teil übernahm. Knapp 30 Jahre älter waren die im Freiheitskrieg dezentral-provinzial organisierten niederländischen Admiralitäten, deren Zuständigkeiten aber oft ebenfalls nicht weiterreichten. Aufgrund etlicher dortiger Archivforschungen kann der Verfasser auch für spätere Jahrzehnte nur bestätigen, was S.W.P.C. Braunius unter »Oorlogsvaart. De taak van de admiraliteitscolleges« (in: Maritieme geschiedenis der Nederlanden, deel 2, Bussum 1977, S. 320) für die frühen und folgenden »goldenen« Jahre der Republik glossierend andeutete: Obwohl die

- Niederlande im 17. Jahrhundert und noch danach große Seekriege führten, sind Aussagen zu heroischen Flottenchefs, strategischen Geschwaderpositionen oder Seeschlachten in den Sitzungsprotokollen der Admiralitätskollegien kaum zu finden. Um so mehr dominieren dort Finanzprobleme wie die Einnahmen aus *konvoeien en licenten* ...
- 20 Pars pro toto siehe H. Menzel: Smakken, Kuffen, Galioten. Drei fast vergessene Schiffstypen des 18. und 19. Jahrhunderts. (= Schriften des DSM, Bd. 47). Hamburg 1997, besonders S. 29ff.
- 21 Zee, Land, en Stroom Lust ... Verscheyde Gezigten Binnen en Buytenlandsche Vaartuygen ... naar 't Leeven Getee-kend ... en in 't Kooper Gebragt door A. van der Laan ... Mit 20 Bildern. Amsterdam o.J.
- 22 P. Schenk II, ca. 1697-1775.
- 23 Archiv-Konvolut I/360; auch von Stracke (wie Anm. 8) berücksichtigt.
- 24 Die Zahlen $20 + 18 = 38$ lassen Rückschlüsse auf die Größen der genommenen französischen Kaperschiffe zu.
- 25 Stadtarchiv Emden, Erste Registratur, Konvolut 360. – Ein französischer Kaperbrief für 1708 konnte im Emdener Stadtarchiv nicht ausfindig gemacht werden, wohl aber eben der abgebildete vergleichbare, etwas ältere aus dem Pfälzischen Erbfolge-Koalitionskrieg und mithin ebenfalls aus der Regierungszeit Louis XIV. Das ausgefüllte, doppelt signierte Formular wurde am 25. März 1689 durch Louis Alexandre de Bourbon, Graf von Toulouse, in seiner Eigenschaft als Chef der Admiralität von Flandern in Dunkerque/Dünkirchen ausgegeben für den Kaperkapitän Robert (der selbst schrieb sich *Robbert*) Allen und dessen *barque longue* namens FRANÇOIS DE PAUL aus Dunkerque. Formal handelt es sich bei dem Kaperbrief um einen Auszug aus dem Register der genannten Admiralität. Was dieses Dokument zusätzlich interessant macht, ist die Tatsache, daß Kapitän Allen in einer angefügten handschriftlichen Ergänzung vom 9. April 1689 aus unbekannten Gründen zumindest versucht hat, seine Kaperrechte auf seinen Leutnant Jacob Weyer zu übertragen.

Zu den Abbildungen:

Sämtliche Abbildungen sind inhaltlich wie quellenkundlich jeweils im laufenden Text und in den Anmerkungen erläutert.

Fotos Abb. 1 u. 2: F. Bokma i.A. Fries Scheepvaart Museum, Sneek/NL.

Foto Abb. 3: E. Ommen, seinerzeit Ostfriesische Landschaft, Aurich, für Verf.

Repros Abb. 4-7: Verf.; Nrn. 6 u. 7 aus eigenem maritimen Archivbestand.

Repros Abb. 8 u. 9: Stadtarchiv Emden.

1708: Spanish War of Succession in the Mouth of the River Ems: Brandy Bowls, Convoyers, Privateers and Booty Ships, plus a Quiet Deportation

Summary

During the seventeenth century, France rose to the ranks of the European nations active overseas and accordingly maintained a significant navy and safeguarded its maritime interests by issuing letters of marque. German seaside towns had nothing equivalent, merely attempting to afford ocean-going trade on their own doorstep a certain degree of protection by means of convoy ships.

The maritime museum of Sneek (Dutch province of Friesland) possesses a large silver brandy bowl from Emden in Eastern Friesland. The vessel is typical of the coastal regions; its engraved images and text – dating from the first decade of the eighteenth century – are of great interest with regard to the history of naval warfare. They provide information about a sea battle that took place on June 24, 1708 in the mouth of the River Ems during the Spanish War of Succession. It was fought between two French privateers and two guard ships (stationed convoyers) from Emden. The encounter, of which the article also presents archival evidence, ended with the capture of the two French privateers and their crews, who were deported to the nearby Netherlands. The brandy bowl was a gift of honour and commemoration to one of the two victorious Emden captains; an equivalent bowl for the other captain has disappeared without a trace.

The battle was only a maritime episode in the Spanish War of Succession, and nothing more than a marginal note in the history of shipping in the Ems estuary. What makes the engravings on the surviving brandy bowl more significant is the fact that contemporary documentation of naval battles involving Germans from the time of the Old Reich (before 1806) are rare, since at that time Germany was comparatively unimportant as a sea power (with the possible exception of the Hanse). The fact that such a rare documentation took place in the form of a silver engraving on an artistic object increases its historical and rarity value.

1708: la guerre de Succession espagnole dans l'estuaire de l'Ems. Coupes à eau-de-vie, navires d'escorte, corsaires et captures, ainsi qu'une expulsion sans éclat

Résumé

La France, qui s'était élevée au XVII^e siècle dans les rangs du petit groupe de nations européennes actives outre-mer, entretenait par le monde une flotte de guerre considérable et défendait de surcroît ses intérêts maritimes en établissant des lettres de marque. Les villes maritimes allemandes n'avaient rien de semblable à produire, elles tentaient seulement, en envoyant parfois des navires d'escorte, d'offrir au commerce maritime – chacune devant sa porte – une certaine sécurité.

Une grande coupe à eau-de-vie en argent, typique de la région côtière d'Emden en Frise orientale, conservée au Musée de la Marine de Sneek (province de la Frise néerlandaise), montre des gravures de scènes et de textes, intéressantes sur le plan historique de la guerre navale et datant de la première décennie du XVIII^e siècle. Elles renseignent sur un combat naval qui se déroula dans le cadre de la guerre de Succession espagnole le 24 juin 1708, dans l'embouchure de l'Ems, entre deux corsaires français et deux navires de garde d'Emden (navires d'escorte stationnés). Cette rencontre, racontée dans l'article et attestée par les archives, se termina par la capture des deux voiliers français et de leurs équipages, qui furent expulsés vers les Pays-Bas voisins. La coupe à eau-de-vie servit de cadeau d'honneur et commémoratif pour l'un des deux capitaines vainqueurs d'Emden; une coupe correspondante pour le deuxième capitaine a disparu.

Dans la guerre de Succession espagnole, ce combat ne fut qu'un épisode maritime, dans l'histoire de la navigation à l'embouchure de l'Ems, rien qu'un épisode marginal. Toutefois, les gravures sur la coupe conservée gagnent en importance par le fait que le témoignage sur des événements maritimes auxquels participa le Saint Empire germanique (avant 1806) sont rares, car le pouvoir allemand sur les mers était comparativement moindre (exception faite de la région de la Hanse). Qu'un tel témoignage aussi exceptionnel ait été effectué de surcroît sur un objet d'usage courant, le transformant en œuvre d'art, augmente sa valeur historique et en tant que rareté.